

第 67 回 大分県事業評価監視委員会

日時：令和 7 年 8 月 5 日（火） 10:00～12:00

場所：トキハ会館 5 階 ローズの間

議題：公共事業評価（再評価 2 件、事後評価 2 件）

出席委員：角山委員長、鶴崎副委員長、亀野委員、鈴木委員、北西委員、川田委員、
志賀委員、姫野委員

対象事業：

- | | | |
|-----------|----------|------------------|
| 1. 【再評価】 | 地方港湾改修事業 | 高田港 呉崎地区 |
| 2. 【再評価】 | 広域河川改修事業 | 熊崎川 |
| 3. 【事後評価】 | 海岸環境整備事業 | 安岐海岸 |
| 4. 【事後評価】 | 道路改築事業 | 国道 2 1 2 号 耶馬溪道路 |

（審議開始）

1. 【再評価】 地方港湾改修事業 高田港 呉崎地区

○港湾課 説明 10:05～10:15

○委員

実質 GDP があがって、つまり景気がよくなって、公共投資が増え、砂利や碎石の使用量、移入量が増えてくるというのはよく分かった。今回、試算に使用している実質 GDP は、日本の GDP か、それとも大分県の GDP か。また、この推計方法は今回だけのものか、以前からこの方法を用いているものか。

○港湾課

日本の GDP を使用している。また、以前と同じ試算方法を用いている。

○委員

以前と同じような推計方法であれば、傾向として見る事ができるので、これを否定はしない。

一方、各地方によって GDP は変わってくると思う。例えば、東京はすごく増えてくるが、地方は減ってくるかもしれない。であれば、大分県の公共建設投資額の碎石の移入量など、短期周期や長期周期、他の方法もあると思うが、どういうパラメーターを使って評価するかをもう少し調べる必要があると思う。次回からそういうことを少し考えていただければと思う。

○委員

調べてみると、費用が一般的に 25%から 35%ぐらいを目途に、この 10 年ぐらいは上がっていくと予想したほうがいいとあり、余裕があるなら 40%上げて試算しなさいと言われていた。今回、そうなった場合の B/C も計算してもらい、「休止」が妥当であるという、き

ちんとした回答をいただけた。再開に向けた希望を一応は持っておきたいところではあるが、実際には、県の予算面や、国の予算が割り当てられるか分からないし、人手不足やいろいろな費用が嵩む中で、これを進めるというのは非常に厳しいというのは、よく分かった。

今回の説明は非常に分かりやすく、資料も非常に良かったと思う。

○委員

今後の対応方針で引き続き「休止」という提案をしているが、事業説明会でも、「本当に大丈夫なのか」という意見等も出たと思う。平成 27 年度に休止が決まり、10 年間の経過し、これからさらに 5 年間休止となると、少なくとも平成 27 年度から 15 年間は休止が続くことになる。今後、労働力不足が深刻化し、それに伴って労務単価や事業費自体もかなり高騰することが予想される。そういう場合に、果たして釣り合うだけの便益が得られるのかと少し危惧している。どの時点まで休止が続くのだろうか、県としても難しい判断をせざるを得ない時が来るのではないかと思っている。少なくとも現時点で見ると 15 年間は休止というのは分かるが、その後の見通しとして、今のところ考えられる案があったら、教えてほしい。

○港湾課

最初の「休止」の際は極端に貨物量が減っていた。現在、回復傾向にあるが、事業計画当初までの貨物量までには回復していない。いつの時期で、どういった形でというのは、はっきり言えないが、今後の砂、砂利等の貨物量の状況と、新たな貨物の見込みを睨みながら、次回までに検討していきたいと思う。

～10:30

2. 【再評価】 広域河川改修事業 熊崎川

○河川課 説明 10:30～10:42

○委員

環境への配慮について、築堤の材料として河道拡幅で発生した土をそのまま使用できるのかという観点から質問する。31,000 m³のうち、築堤の材料に 2,000 m³を使うということだが、土壌改良等を行わず、そのまま使えるという認識でよいのか？

○河川課

土質によっては改良しないと盛土材に使用できない可能性もある。良質土を築堤に使用したいと考えている。

○委員

土質試験は行っているのか。

○河川課

現場で発生した土は工事の中で土質試験を行い、現場内もしくは工事間で流用する。

○委員

資料「環境への配慮事項②」について、緑色で示している部分に使用する土は、特に砂利などを被せずにそのまま使えるという認識でよいのか。また、幅はどのくらいを想定しているのか？バイクや自転車が通行帯として安心して使用しても良いものとなるのか。

○河川課

砂利などは被せずにそのままである。築堤の天端幅は3mで、管理用道路として使用し、バイクや自転車の通行も可能である。

○委員

資料2-2について、水辺環境の多様性の創出を行うと書かれているが、スライドの資料では、多様性を創出するような事業というのは読み取れなかったが、どういうことを考えているのか？

○河川課

多様性の創出とは、河川の中に生息する様々な生き物の環境をつくるという考えであり、施工時に河川環境に配慮し工事を行うこととしている。

○委員

説明資料でもわかるように示していただければと思う。

○委員

再評価書について、「事業進捗の状況」では、2025年で18.9%のものが、今後、期間を延長したとして、2028年度以降に100%となっているが、可能か。

○河川課

事業当初は計画を形にするための設計や測量を行うため、進捗率としての数字は小さいが、今後工事が進めば数字が上がっていくと見込んでいる。

○委員

毎年の見込んでいる予算が2.5億円なので3年延長したいということだが、3年延ばすと資産単価の改訂によって資産が増えたり、費用も増えたり、治水経済調査マニュアルが改訂され、便益なども変わってくる。県ではいろいろな治水事業があると思うが、全体として重要性を見極めて配分を考え、必要なものは一気に予算を付けて実施したほうが費用的にも経済的にもいいと思う。

○河川課

ご指摘のとおりだと思う。前段として、特に治水事業については、できるだけ早く完成させ、治水効果を上げたいという思いがある。必要な予算の確保、総額の確保に第一で取

り組みたいと考えている。実際、我々も熊崎川の予算要求では、2 億 5,000 万円以上の予算要求を国に対して行っているが、今回の事業の評価という観点からすると、現実的なところで評価をいただいたほうがいいだろうということで、今のところ、2 億 5,000 万円の年間の配分が非常に高いということから計上している。引き続き、事業を進めるには、予算の確保が必要と思うので、今後とも一生懸命取り組みたいと思っている。

○委員

環境調査結果について、保全対策として「低水敷の水際部にワンド・細流を創出する」と書かれているが、どこにどのようにつくるか検討しているか？

○河川課

ある程度、河川の幅が必要なため施工できる箇所は限られるが、工事をする中で、可能な限りワンドや細流を作り保全対策に努めたい。

○委員

例えば、いまドジョウやミナミメダカが生息している所とは別の場所にワンドを作る可能性もあるということか。

○河川課

そうなる。今後、生息することを期待してワンドを作っていきたいと考えている。

○委員

そうであれば、この資料に記載する保全対策としては適当ではないのでは。この堂簗橋でドジョウやミナミメダカを確認しているのであれば、この橋の場所でワンドを創出しないといけないと思う。

○河川課

生息している場所はワンドが必要だと思うが、それ以外の場所にもできる限り環境を作ることで、いろいろな生物の保全対策に取り組みたいと考えている。

○委員

わかりました。どこに、どのサイズのワンドを作るのか、頭首工によって水没する場所もあると思うので、そういったことを検討し、効果があるように創出した方が良いと思う。よろしくお願いします。

～10：53

3.【事後評価】 海岸環境整備事業 安岐海岸

○河川課 説明 11:00～11:11

○委員

多方面に多大な効果を上げた事業と感じた。

類似事業に関する今後の計画や調査のあり方について、防災面だけでなく、環境面にも配慮した事業計画を行っていく必要がある、と記載されているが、十分な環境面の効果がかなり上がった事業だと思うが、これ以上、どのように、調査・計画等を行っていく必要があるのか。

○河川課

海藻の発達状況であるとか、藻場が自立的に維持できているかという観点から、生物環境モニタリングを実施している。また着工中も、海藻のタネの着底や藻場の形成を促すため、人工リーフの被覆ブロックの表面を粗面仕上げにするなど、凹凸が多いものを使用するといった環境配慮も行ったので、これらのことを別の海岸についても実施していこうと考えている。

○委員

具体的に、他の場所で同様の取り組みをしようとしているのか。

○河川課

安岐海岸の北に位置する国東海岸でも人工リーフを検討している。

○委員

ぜひ成功事例としてPRしてください。

○委員

今後の維持管理費として、毎年1,100万円近く、合計約7億円を計上しているが、どのような内容か。維持管理費が少ないばかりに中途半端にならないか。

○河川課

治水経済マニュアルによって事業費に一律に係数を掛けて算出している。実際にかかる維持管理費ではない。維持管理費は非常に重要な費用だと思うので、必要に応じて適切に行いたい。

○委員

防災や環境面だけでなく、景観面でも非常に印象に残る事業と感じた。

追加工事となった7号離岸堤の一部移設は当初計画ではできなかったものか。

○河川課

当初計画では、7号離岸堤までの全7基から、再利用可能なブロックを人工リーフに使う予定だったが、思いのほか再利用できる消波ブロックが多く、6号までで足りてしまった。そこで、7号を残すことも考えてモニタリングを行ったが、やはり、7号周りの砂の堆積と砂浜の浸食が顕著なものとなった。そのため、7号も撤去することしたが、いろんなパターンを検討する中で、一番効果的かつ経済的な上部の一部移設を行った。

○委員

現地を見て、素晴らしい海岸ができたと思った。今後の課題として、海水浴場やボードセーリング、サーフィンと、レジャー施設としての利用が促進されるようにと記載されているが、駐車場やトイレ、シャワーなどを整備しないといけないと思うが、どのように考えているのか。

○河川課

駐車場は、近くにある里の駅が使えると考えている。国道 213 号の下をくぐるボックスカルバートがある。シャワーやトイレ等は河川管理者が整備することは難しいので国東市などから要望があればいろんな検討をする必要があると考えている。

○委員

資料の今後の課題に書かれているので、県民が「県が整備してくれるのが当然」と勘違いされないようにお願いします。

○委員

今回の事業は、離岸堤を再利用しつつ砂浜を守り、なおかつ道路環境もよくなるという非常に良い事例だと思った。全国的に誇れる技術だと感じた。日本全体や世界にも活用できると感じた。

防砂柵の耐用年数はどれくらいか。

○河川課

30 年程度を想定している。

○委員

交換時期を見据えて、予算を準備しておくことが重要だと思う。国に計画的に要望することも必要だと思う。

○河川課

国の支援は長寿命化計画にある施設が対象となっているが、当施設は対象となっていない。こういった施設の更新時期を踏まえ、国にも補助制度の拡充を要望していき、取り組みを強化していきたいと思う。

～11:29

4.【事後評価】 道路改築事業 国道 212 号 耶馬溪道路

○道路建設課 説明 11:30～11:41

○委員

対応方針について、「再度の評価」としており、完全な交通の転換が図られた時点で、もう一度評価するという考えだと思う。しかし、全体平面図に記載されている事業状況を見ると、日田から三和の区間は未着手となっており、いつ完成となるか検討がつかない状況である。今のところ全線開通はいつの予定というのが、ある程度具体的になっているのか？

○道路建設課

全体でいうと調査区間もあり、具体的に全線開通がいつなのかと言われると今のところ答えが難しいところ。では、いつ再度の評価をするのかという点については、検討中ではあるが三光本耶馬溪道路の事業中の区間については、あと5年ほどで完成する可能性がある。全体ではないが、中津港から下郷までつながることで、交通の転換が図られると考えられるので、いったんここで交通量を把握して再度の評価を検討したいと思っている。

○委員

わかりました。ある程度つながった時点で再度の評価を行うということですね。

○委員

完全な交通転換が図られた段階で評価を行いたいのは分かるが、B/Cも1.1あるなかで、再度の評価をしないといけないのか。規定やルールがあるのであれば、それに従うが、もし無ければ、再度の評価としなくても良いと思うが。

○事務局

ルールはない。もう1つ前の区間である本耶馬溪耶馬溪道路の事後評価の際に、今回と同じように「再度の評価」とし答申を受けている。そのため、今回の区間と本耶馬溪～青の洞門・羅漢寺の区間が完成した段階で、中津港までつながった時点で、評価の完了に向けて整理したいと考えている。

○委員

わかりました。過去に「再度の評価」としたところと一緒に評価しようということですね。

○委員

庄野原佐野線と同じですね。

○委員

事業説明会の際に、観光客数の増加について、もっと増えていると思うので最新の数値を記載したほうが良いとお願いしたら、早速、現地説明会の際には最新のものとなっていた。短い期間で対応していただき感動した。特に、今回については、事業評価完了でもよいくらい効果があがっていると思われる。こういった良い効果が上がっていることはPRすべきだと思う。

○委員

計画交通量1万300台/日について、2010年（平成17年）の時点の値をもって、2030年

の将来交通量、すなわち計画交通量を出したら、1 万 300 台/日ということで良いか。そうすると、一番新しい道路センサスである 2021 年（令和 3 年）の値を持って計画交通量を推計したらどのような値になるのか。

○道路建設課

2021 年の値をもとにした将来交通量数値はまだ発表されていないので、現在示しているものが最新の値となる。

～11:49